

**MESTRADO**  
**DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

**TRABALHO FINAL DE MESTRADO**  
**DISSERTAÇÃO**

**O PAPEL DAS INFRAESTRUTURAS NA INTEGRAÇÃO REGIONAL E O  
CASO DA COMUNIDADE DA ÁFRICA ORIENTAL**

**CÂNDIDA AMORIM CRISTINO**

**OUTUBRO - 2018**

**MESTRADO**  
**DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

**TRABALHO FINAL DE MESTRADO**  
**DISSERTAÇÃO**

**O PAPEL DAS INFRAESTRUTURAS NA INTEGRAÇÃO REGIONAL E O  
CASO DA COMUNIDADE DA ÁFRICA ORIENTAL**

**CÂNDIDA AMORIM CRISTINO**

**ORIENTAÇÃO:**

**PROF. MANUEL ENNES FERREIRA**

**OUTUBRO - 2018**

## **Resumo**

A integração económica regional tem crescido desde o começo deste século, muito devido às suas vantagens económicas, sociais e políticas. Este processo tem várias condições, como por exemplo a presença de uma rede de infraestruturas suficientes. A importância desta condição é comprovada através de análise de outras comunidades regionais, onde investimentos foram feitos de forma a melhorar a conectividade entre estados-membros. Em regiões em desenvolvimento existe uma lacuna de infraestruturas, sendo mais aparente em África, o que dificulta o desenvolvimento da integração económica do continente. Esta pesquisa descreve a importância da existência de infraestruturas no processo de integração económica no contexto africano, sendo o estudo de caso a Comunidade da África Oriental. Esta comunidade tem vindo a ganhar preponderância no continente em termos de integração regional e a investir generosamente no desenvolvimento de infraestruturas.

**Palavras chave:** Integração económica regional, Desenvolvimento, Infraestruturas, África, África Oriental, Comunidade da África Oriental.

## **Abstract**

Regional economic integration has been increasing since the beginning of this century, largely because of its economic, social and political advantages. This process has several conditions, for example the presence of a network of enough infrastructures. The importance of this condition is evidenced through analysis of other regional communities, where investments have been made in order to improve connectivity between member states. In developing regions there is a lack of infrastructure, which is more apparent in Africa, that hampers the development of the continent's economic integration. This research describes the importance of infrastructure in the process of economic integration in the African context, the case study being the East African Community. This community has been gaining prominence in the continent in terms of regional integration and investing generously in the development of infrastructures.

**Keywords:** Regional economic integration, Development, Infrastructures, Africa, East Africa, East African Community.

## Índice

|  |    |
|--|----|
| Introdução .....   | 6  |
| 1. Integração económica regional.....                              | 7  |
| 1.1. Enquadramento teórico .....                                   | 7  |
| 1.2. Integração regional em África .....                           | 10 |
| 2. Importância das infraestruturas na integração regional.....     | 13 |
| 2.1. A importância das infraestruturas .....                       | 13 |
| 2.2. Infraestruturas na integração regional: Estudos de Caso ..... | 16 |
| 3. Importância das infraestruturas em África .....                 | 19 |
| 3.1. Desafios às infraestruturas continentais em África.....       | 20 |
| 3.2. Financiamento das infraestruturas em África .....             | 21 |
| 3.3. Programas de infraestruturas continentais em África .....     | 22 |
| 4. Estudo de caso .....  | 24 |
| 4.1. Comunidade da África Oriental .....                           | 24 |
| 4.2. Investimentos em Infraestruturas .....                        | 25 |
| Conclusão .....  | 31 |
| Referências bibliográficas .....                                   | 33 |
| Anexos .....   | 39 |

## Introdução

O objeto de estudo desta pesquisa é destacar a importância da existência de infraestruturas no processo de integração económica no contexto africano, tomando-se o estudo de caso da Comunidade da África Oriental (CAO) constituída em 1999. A razão da escolha prende-se com dois aspetos relevantes no desenvolvimento africano atual. O primeiro é a integração regional o qual, espera-se, permitirá o crescimento do comércio intrarregional, imprescindível para o desenvolvimento económico do continente. Este processo também tem vindo a permitir que economias mais pequenas, especialmente os países de enclave, possam aceder a portos e outras infraestruturas, que os auxilia a alcançar economias de escala, facilitar o investimento e impulsionar o setor privado. O segundo aspeto é a ênfase que as infraestruturas têm vindo a ganhar no processo de desenvolvimento. As ineficiências de infraestrutura, segundo o documento orientador da União Africana, o NEPAD (Nova Parceria Económica para o Desenvolvimento de África), custam anualmente biliões de dólares, prejudicando o crescimento económico africano. Por isso, a sua construção e manutenção é vital para o avanço económico e o desenvolvimento sustentável. Ainda assim, este objetivo só consegue ser alcançado através da cooperação regional e continental.

A escolha da CAO relaciona-se com o dinamismo que a caracteriza, visto, por exemplo, através das mais altas taxas de crescimento média anuais do PIB de vários países da região (Ruanda, Uganda, Quênia, Burundi e Tanzânia), o reconhecimento internacional que tem vindo a obter e o grande investimento que tem vindo a fazer em projetos de infraestruturas, muitos deles de grande escala, com o objetivo dos Estados-membros se interligarem impulsionando o comércio intrarregional. Finalmente, e não menos importante, o facto de um parceiro incontornável de África, a China, estar bastante empenhada naquela região no financiamento de infraestruturas, nomeadamente no porto de Mombassa (Quênia) e na rede infraestrutural que dali emana para o interior da região, sendo aquele o ponto de entrada do projeto *One Belt One Road* (OBOR).

A dissertação está dividida em quatro capítulos: (1) a integração económica regional, onde se destacam os principais conceitos teóricos; (2) a importância das infraestruturas na integração regional; (3) a importância das infraestruturas em África, continental ou regional e o problema do seu financiamento; (4) o estudo de caso da

Comunidade da África Oriental destacando-se a importância do papel das infraestruturas e o ponto de situação atual. Por fim serão apresentadas as conclusões da investigação.

## **1. Integração económica regional**

Neste capítulo é feito um enquadramento teórico sobre a integração económica regional, nomeadamente: a origem do conceito, o seu significado, e os seus efeitos negativos e positivos. Seguida de uma análise da integração regional que tem vindo a ocorrer em África, mais concretamente: as origens, iniciativas principais e respetivos objetivos, juntamente com as consequências e desafios.

### **1.1. Enquadramento teórico**

O conceito de integração económica regional é relativamente recente. O seu corpo teórico começou a tomar forma a partir da década de 1950. Peter Robson (1985:11) usa o conceito para designar uma situação ou processo envolvendo a combinação de economias separadas em regiões económicas mais alargadas, tendo como principal objetivo a preocupação com a alocação eficiente de recursos. Este processo passa pela formulação de ações coordenadas por um grupo limitado de estados localizados numa região geográfica específica que tem como objetivo fortalecer laços económicos e políticos. As condições necessárias para a sua realização são, segundo este autor: a liberdade de circulação de bens e fatores de produção e a ausência de discriminação, ou seja, um acordo preferencial entre países dentro da área integrada que reduz as barreiras aduaneiras e não-aduaneiras. Esforços de integração têm vindo a ser desenvolvidos desde o final da II Guerra Mundial, tendo ganho maior importância desde o começo deste século. Atualmente grande parte dos países pertence a pelo menos uma organização regional (Jovanovic, 1992: 3-8; UNECA, 2004: 21).

Os processos regionais podem ser classificados de acordo com várias óticas, dependendo da forma como a liberalização é aplicada aos países membros, à discriminação que é aplicada aos não-membros e à profundidade e amplitude da integração. Em primeiro lugar, e considerando os meios envolvidos, temos a integração económica negativa que envolve a eliminação de restrições e discriminações contra o movimento livre de bens, serviços e fatores de produção e a integração positiva caracterizada pela modificação dos instrumentos e instituições existentes e a criação de

novos mecanismos de forma a melhorar a eficiência do mercado na alocação de recursos, concretizando outros objetivos mais vastos da união<sup>1</sup>. Em segundo lugar, as diferentes formas de integração: acordos comerciais preferenciais; zona de comércio livre; união aduaneira; mercado comum e união económica e monetária. Em terceiro lugar temos a integração política que implica uma maior profundidade, coordenação e harmonização de ações entre membros da esfera governamental e institucional. Por último temos a integração física que visa em particular os serviços de infraestruturas que unificam o bloco regional (Robson, 1985: 12; Jovanovic, 1992: 4; Ferreira, 2005; Tomassian, 2009).

As diferentes formas de integração económica mencionadas anteriormente são definidas da seguinte forma: os acordos comerciais preferenciais são a fase de integração económica onde os membros aplicam tarifas mais baixas a importações produzidas por outros membros mas que não são de igual montante para os países integrantes, comparadas com as tarifas a importações cobradas a não membros; as zonas de comércio livre e as uniões aduaneiras têm em comum a circulação de produtos ausente de impostos alfandegários e barreiras não-aduaneiras; contudo, numa zona de comércio livre cada Estado-membro mantém uma pauta aduaneira face ao resto do mundo, enquanto que na união aduaneira é criada uma pauta aduaneira comum face ao resto do mundo; o mercado comum caracteriza-se pela livre circulação de bens, serviços, pessoas e capitais; finalmente, a união económica e monetária traduz uma situação em que diversas políticas económicas nacionais apresentam um certo grau de harmonização, nomeadamente a monetária e a cambial (ver Anexo I). Ainda pode ser mencionado um último formato de integração regional denominado de união política, sendo o culminar do processo, onde os estados-membros se tornam numa só nação. Até lá, os governos nacionais cedem a sua soberania sobre políticas económicas e sociais para uma autoridade supranacional, estabelecendo instituições e processos judiciais e legislativos comuns. Normalmente os países optam por ir removendo impedimentos ao comércio de forma cautelosa, introduzindo mecanismos de integração ao longo do tempo de modo a atingir metas predefinidas num processo o mais estável possível (Robson, 1985: 13; Jovanovic, 1992: 9; UNECA, 2004: 22-23).

---

<sup>1</sup> Estes dois conceitos (integração negativa e positiva) foram introduzidos por Tinbergen no livro *International Economic Integration*, em 1965.



Os incentivos para a criação de acordos de integração são na sua maioria políticos e económicos. As vantagens económicas são diversas como destaca Robson (1985:14): o aumento da produção devido à especialização de acordo com a teoria das vantagens comparativas; o aumento da produção devido ao aproveitamento das economias de escala; a melhoria dos termos de troca do grupo com o resto do mundo; mudanças na eficiência dentro do grupo trazidas pelo aumento da concorrência; e, por último, mudanças que afetam a quantidade e qualidade dos fatores de produção, como o aumento do fluxo de capitais e mudanças na taxa de avanço tecnológico.

De forma mais concreta os benefícios económicos apontados são os ganhos com novas oportunidades de comércio, a ampliação dos mercados, o aumento da competição e a diminuição da vulnerabilidade económica em relação a fatores externos. Outros pontos a favor são o aumento de investimento, explicado através da redução de distorções e a existência de mercados alargados, onde o retorno de investimento é maior, contando com o aumento da credibilidade das reformas económicas e políticas. O aumento do investimento, particularmente do investimento direto estrangeiro (IDE), pode promover transferências de tecnologia e conhecimento, aumentando a produtividade dos Estados-membros. O resultado de todo o processo atrás descrito, indica a teoria, traduzir-se-á numa alteração do padrão da produção interna e do comércio externo de cada país bem como numa melhoria do bem-estar dos consumidores. (Langhammer e Hiemenz, 1990: 4; UNECA, 2004: 23).

Finalmente, os indicadores de medição do impacto do processo de integração económica regional. A criação de comércio é explicada pelo deslocamento da produção doméstica de uma localização geográfica com custos mais elevados para uma fonte com custos mais reduzidos, sendo possível devido à diminuição ou eliminação de barreiras ao comércio. Este fenómeno ao potenciar a livre troca no interior da união pode gerar um aumento do bem-estar dos Estados-membros. O desvio de comércio ocorre da forma contrária, ou seja, o deslocamento geográfico da produção de uma fonte com custos reduzidos para uma fonte de custos mais elevados. Normalmente estas trocas ocorrem

entre Estados-membros e não-membros. Neste caso as trocas entre Estados-membros dentro da união não são beneficiadas, o que diminui o bem-estar desses países<sup>2</sup>.

Quanto à parte política, os benefícios passam pelo aumento do poder de negociação, a melhoria da cooperação, o reforço da segurança, e o facto deste tipo de arranjos poderem comprometer e pressionar os governos a aplicar reformas necessárias. O reforço da segurança, por exemplo, é atingido através do aumento da interdependência dos membros, fazendo com que o conflito se torne mais caro. O contato político regular entre Estados-membros pode ajudar na construção de mecanismos de confiança, facilitando a cooperação e a resolução de conflitos (UNECA, 2004: 22-29; UNECA, 2006: 81-86).

## **1.2. Integração regional em África**

O regionalismo está presente no continente africano desde a época da colonização, através da criação de diversas federações e comunidades pelas metrópoles, tendo como objetivo melhorar a organização e comunicação entre colónias. Com o alvor das independências no final dos anos 50 e início dos anos 60 do século passado, estas continuaram a ter importância na história política e económica do continente. O processo sempre teve um acentuado lado político, denominado de pan-africanismo, isto é, uma expressão de identidade e coerência continental, distinguindo o regionalismo africano das outras regiões em desenvolvimento. A integração era então encarada como uma forma do continente crescer economicamente, reduzir a pobreza e o desemprego. Daí ser uma componente importante nas estratégias de desenvolvimento destes países, seguindo o raciocínio económico de que a integração regional ajuda a superar os constrangimentos associados a economias isoladas de pequena escala. Mais recentemente, o regionalismo também passou a ser considerado um instrumento auxiliar na integração africana na economia global (UNECA Website; Gibb, 2005; Tuluy, 2016).

A integração regional em África seguiu um modelo similar ao de outras regiões, tendo tido um grande impulso nos anos 1960 e 1970, seguido de um abrandamento nos anos 1980, e acabando como uma revitalização dos esforços de integração nos anos 1990 que se estende até à atualidade. A primeira iniciativa foi a criação da Organização de

---

<sup>2</sup> Estes dois conceitos foram introduzidos por Vinner no livro *The Customs Union Issue*, em 1950.

Unidade Africana (OUA) em 1963 e que tinha como princípio fundador a cooperação, mais do que a integração regional do continente. Mais tarde, e num primeiro esforço sério de fazer um balanço dos esforços empreendidos para desenvolver o continente, em 1980 foi adotado o Plano de Ação de Lagos que formulou objetivos de forma a solucionar os problemas económicos do continente, identificando fragilidades e procurando soluções tendentes a tornar África mais autossuficiente. Ora uma das propostas era a união política e económica do continente (OAU, 1980: 4-7; UNECA, 2004: 22; Ferreira, 2005).

Mas é em 1991 que a integração económica tomou novo folgo. Na 23<sup>a</sup> Conferência da OUA os países aprovam o Tratado Abuja em 1994, a chamada Magna Carta da integração em África. Visando alcançar no futuro uma Comunidade Económica Africana (CEA). Apresentava a seguinte calendarização de seis fases para a integração continental em 34 anos (2028)<sup>3</sup>: primeiro, reforçar as comunidades económicas regionais e criar outras quando necessário (5 anos, isto é, até 1999); segundo, estabilizar as tarifas e outras barreiras ao comércio regional e reforçar a integração setorial, coordenando e harmonizando as atividades das comunidades regionais (8 anos, até 2007); terceiro, estabelecer uma área de comércio livre e uniões aduaneiras em cada uma das comunidades regionais (10 anos, até 2017); quarto, coordenar e harmonizar o sistema tarifário e não-tarifário entre as comunidades regionais, com vista ao estabelecimento de uma União Aduaneira Continental (2 anos, até 2019); quinto, estabelecer um Mercado Comum Africano e adotar políticas comuns (4 anos, até 2023); sexto, integrar todos os setores, estabelecer um Banco Central e uma moeda única africanas, edificando uma União Económica e Monetária Africana e criando e elegendo o primeiro Parlamento Pan-Africano (5 anos, até 2028). Este plano era ambicioso, mas a sua calendarização não era realista levando ao atraso da sua concretização. Contudo, foi um dos primeiros documentos onde a integração era mencionada com força e os esforços foram organizados em conjunto (Ferreira, 2005; UNECA, 2008: 28).

Em 2001, a OUA foi substituída pela União Africana (UA). No mesmo ano, estabeleceu-se a NEPAD com o objetivo de facilitar o design, financiamento e

---

<sup>3</sup> Esta calendarização está presente no Tratado da CEA, no capítulo II, artigo 6 denominado de Modalidades de estabelecimento da comunidade. Os princípios da CEA encontram-se no mesmo capítulo, artigo 3 e os objetivos no artigo 4.

implementação de programas entre países no continente, investindo em projetos que suportam a integração regional (UNECA, 2006: 1; Tuluy, 2016).

A importância e o otimismo da integração económica do continente estão presentes na Agenda 2063, publicada em 2015, um novo fôlego no processo. Esta agenda apresenta objetivos assentes nos princípios do pan-africanismo e do renascimento económico africano, sendo de grande destaque a integração económica africana que, começando pela Zona de Comércio Livre Continental, deverá consolidar a cooperação intra-africana de modo a subir os níveis de integração económica já atrás enunciados.

Do ponto de vista institucional, África tem inúmeras Comunidades Económicas Regionais (RECs) as quais, pelo facto de países pertencerem em simultâneo a várias delas, não têm tido um desempenho tão favorável como seria de esperar. Atualmente a União Africana reconhece oito Comunidades Económicas Regionais (CER): União do Magrebe Árabe (UMA); Comunidade da África Oriental (EAC/CAO); Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA); a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO); Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC); Comunidade dos Estados do Sahel e Saara (CEN–SAD); Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC); e por último a Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento (IGAD)<sup>4</sup>. As RECs poderão ter um papel importante na garantia de que as políticas e medidas de integração regional são executadas pelos Estados-membros, sendo também importantes para a formulação de políticas de desenvolvimento de infraestrutura, potenciadores de comércio, investimento e cadeias de valor (UNECA, 2008: 28; AfDB, 2014: avi-xviii).

Independentemente desta visão positiva, e mesmo existindo uma grande quantidade de blocos regionais em África, a integração do continente tem vindo a demonstrar dificuldades devido a vários fatores. Um dos principais problemas, aludido atrás, é a sobreposição de países-membros em várias organizações (v. anexo III). Outro fator é a falta de complementaridade económica dos países africanos, já que a grande maioria da produção interna destes países está concentrada nas matérias-primas, sendo essa a principal exportação de grande parte dos países africanos para o exterior. No caso

---

<sup>4</sup> Ver anexo II para verificar o estatuto da implementação das ambições das RECs

do comércio intrarregional, este é composto principalmente por produtos alimentares, manufaturados e serviços, mas cuja percentagem face à importância do que é importado de fora de África é muito reduzida, o que reflete a pouca diversificação das atividades económicas desses países. O mercado interno africano ainda se encontra pouco desenvolvido e o poder de compra dos cidadãos ainda é baixo, o que dificulta a absorção de produtos. As receitas aduaneiras são muito importantes para os países, criando uma certa dependência nas mesmas, o que dificulta a sua eliminação. Existe por parte dos países com economias consideradas mais fracas receio de serem prejudicados na distribuição de benefícios. A ausência de vontade política de forma a concretizar os objetivos apontados anteriormente também tem vindo a ser verificada, sendo ampliada pela instabilidade política que caracteriza estes países (Ferreira, 2005; Hoekman *et. al* 2017).

## **2. Importância das infraestruturas na integração regional**

O presente capítulo tem como objetivo, apresentar a importância das infraestruturas na integração económica e, em segundo lugar, comprovar esta importância através da apresentação de exemplos práticos.

### **2.1. A importância das infraestruturas**

A importância das infraestruturas no crescimento económico é comprovada por diversos estudos. Um dos mais citados foi realizado por Aschauer (1989), sobre os Estados Unidos da América (EUA). No seu ponto de vista, as diferenças do nível de infraestrutura pública são uma das principais causas para a desigualdade de produção, o *output* nacional e níveis de desenvolvimento, sendo explicado que os Estados com maiores *stocks* de infraestruturas públicas têm maior atividade privada, influenciando o seu crescimento. Por seu turno, Canning and Fay (1993) acrescentam que as taxas de retorno dos investimentos em infraestrutura de transporte são muito altas em países de rendimento médio que estão a passar por um processo de rápido desenvolvimento, enquanto que nos países desenvolvidos a taxa de retorno é considerada normal, indicando que estes já têm uma rede de infraestrutura suficiente para as suas necessidades. Para países em desenvolvimento em lento crescimento as taxas de retorno são moderadas. A sua conclusão é que mesmo que os retornos de infraestrutura possam parecer lentos, estes

são duradouros, podem ter pouco impacto no curto prazo, mas levam a uma maior taxa de crescimento e maior produção no longo prazo.

Easterly e Rebelo (1993) concluem que investimentos públicos em transportes e comunicações aumentam significativamente o crescimento económico. Sánchez-Robles (1998) acrescenta que a quantidade de infraestrutura pública pode ser relacionada positivamente com o crescimento do PIB per capita, do mesmo modo que Calderón e Servén (2005) fazem notar que a boa qualidade e a quantidade dos serviços de infraestrutura diminui a desigualdade de rendimento e pobreza.

Em relação à importância das infraestruturas na integração regional, Nijkamp (1986) confirma que a infraestrutura é uma ferramenta importante para o desenvolvimento regional ao afetar direta e indiretamente as capacidades regionais. Onde a má coordenação de instrumentos de infraestrutura pode levar a graves problemas. A presença de políticas de infraestrutura não garante a competitividade regional, mas cria as condições necessárias para que objetivos de desenvolvimento regional sejam atingidos.

Moreira (2007) explica que numa economia mundial onde existem grandes economias de escala, a união de países cria alargados mercados domésticos para empresas, o que causa o aumento da sua produção e especialização ao reduzirem os custos médios de produção. Contudo, estas vantagens não seriam significativas se os fluxos de bens forem prejudicados pelos altos custos inerentes a barreiras alfandegárias e à ausência de infraestrutura eficiente. Para mitigar efeitos negativos individuais é necessário acima de tudo certificar-se que todos os países da região têm um bom acesso às infraestruturas.

Calderón e Servén (2002) formaram a opinião de que até um terço da diferença em termos de crescimento económico entre a América Latina e a Ásia pode ser explicado pela diminuição no investimento de infraestruturas durante as décadas 1980 e 1990 na América do Sul. A razão apontada pelos autores é o facto de a ausência de infraestrutura resultar na diminuição da produtividade e no aumento dos custos de produção.

Assim, o desenvolvimento de infraestruturas de transporte de boa qualidade, ao influenciarem as esferas sociais e económicas, são pré-requisito para interligar comunidades e atividades económicas dentro de um país ou na sua relação com países vizinhos. Torna-se assim um fator decisivo que contribui para o crescimento e o

desenvolvimento económico. A infraestrutura é parte integral do sistema produtivo pois permite o transporte de bens e serviços para os mercados de forma mais segura, simplificam o movimento de pessoas, encorajam o investimento nacional, o IDE e aumentam a competitividade. O impacto social da infraestrutura é devido à sua potencialidade de se tornar um mecanismo de coesão territorial e social dada a sua capacidade de integrar território, fazendo com este se torne mais acessível, aumentando a conectividade entre fronteiras. As regiões mais vulneráveis podem tornar-se mais inclusivas, ajudando assim a reduzir desequilíbrios distributivos (Ondiege, Moyo, *et al* 2013; Tomassian, 2009).

Os projetos de infraestrutura de transporte também são vistos como um mecanismo que pode trazer benefícios políticos, já que investimentos nesta área são facilmente visíveis e muitas vezes fáceis de gerir agradando à população, havendo um incentivo para os governos investirem neste tipo de projetos. Os retornos económicos dos investimentos são de certa forma dependentes das características sociais, económicas e institucionais onde ocorrem e por isso o contexto deve ser considerado. (Crescenzi; Rodríguez-Pose, 2012).

O investimento de infraestrutura, mesmo sendo importante, necessita de certos cuidados. Além de uma análise de custo-benefício, os investidores devem ter em conta, segundo Crescenzi e Rodríguez-Pose (2008), o “timing” do investimento. Se for demasiado cedo, pode expor as regiões menos competitivas a regiões e mercados mais competitivos. Se o investimento for tardio, o desenvolvimento da periferia pode não ocorrer. Os autores avisam que só prestando atenção à relação entre tempo e espaço dos fatores que influenciam crescimento é que os benefícios da acessibilidade e conectividade são maximizados e os riscos económicos e de bem-estar da exposição das regiões mais fracas são minimizados.

Em suma, se a integração económica incluir a livre circulação de pessoas, bens, serviços e capital entre os membros das organizações regionais, a presença de infraestruturas de qualidade é imprescindível. O desenvolvimento de projetos de infraestrutura dentro de um processo de integração permite a internacionalização dos serviços providenciados, integrando económica, política e socialmente os Estados-membros. A disponibilidade de infraestruturas capitais para esforços de integração

regional, vai contribuir para que a região alcance um maior grau de especialização produtiva e desenvolva vantagens comparativas no mercado internacional. A melhoria da disponibilização de infraestruturas também possibilita um *spillover* de conhecimento e tecnologia, contribuindo para o aumento da inovação e progresso económico das economias. O progresso na infraestrutura constitui um elemento chave para a integração territorial, tornando possíveis transações dentro do país ou região, através da redução dos custos de transporte, melhorando o acesso a mercados e o acesso e a qualidade de serviços à população, como por exemplo saúde e educação. Como é óbvio, a existência de infraestrutura física não é condição suficiente para ultrapassar os desafios que advêm com a integração regional, contudo podemos concluir que pode contribuir para a redução da fragmentação territorial, fortalecendo a interdependência (Tomassian, 2009; IIRSA, 2010: 6-23; BID-INTAL, 2011: 35).

Esta ligação é comprovada através da análise de projetos e iniciativas elaboradas em outras organizações regionais no globo, nomeadamente a União Europeia (UE), a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)<sup>5</sup> e a União de Nações Sul-Americanas (UNASUR)<sup>6</sup> (Jerome; Nabena, 2016; UNECA 2017).

## **2.2. Infraestruturas na integração regional: Estudos de Caso**

No caso da UE, o desenvolvimento de infraestrutura é considerado essencial para manter a competitividade da união, atingir os objetivos de crescimento económico e criar emprego. Atualmente, os 28 Estados-membros da UE tem em conjunto 5 milhões km de estradas pavimentadas, mais 215,000 km de caminhos de ferro e 41,000 km de vias navegáveis interiores (*European Commission*, website).

Nos anos 1990 o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu estabeleceram as *Trans-European Transport Networks* (TEN-T)<sup>7</sup>, que consistem em centenas de projetos, definidos como estudos ou trabalhos, que têm como principal finalidade atingir a coesão,

---

<sup>5</sup> A ASEAN foi formada em 1967, tendo como objetivos: acelerar o crescimento económico, progresso social, desenvolvimento cultural, promoção da paz regional e estabilidade. Os Estados-membros são: Indonésia, Malásia, Filipinas, Singapura, Tailândia, Brunei, Myanmar, Camboja, Laos e o Vietname.

<sup>6</sup> A UNASUR é uma organização regional intergovernamental, oficialmente formada em 2008, composta por doze estados-membros (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela).

<sup>7</sup> Esta inclui a Trans-european Transport Networks (TEN-T), mas também uma para energia (TEN-E) e telecomunicações (e-TEN).



interconexão, interoperabilidade e acesso à rede transeuropeia de transportes, de forma a criar uma rede que permita pessoas e bens circularem de forma rápida e fácil numa única área de transporte. Estes projetos podem ser aprovados em qualquer Estado-membro, e incluem todos os meios de transporte. O objetivo ambicioso do projeto é que progressivamente até 2050, a grande maioria dos cidadãos e negócios europeus se encontrem a menos de 30 minutos de viagem desta rede de transporte (European Commission, 2014).

Após uma revisão de 2013 da política TEN-T, foram identificados nove *Core Network Corridors* (v. anexo IV) de forma a simplificar e facilitar o desenvolvimento coordenado da rede principal da TEN-T. Estes devem ser completados até 2030, devendo unir 94 portos europeus com conexões de caminhos de ferro e estradas, 38 aeroportos chave com conexões de caminhos de ferro para cidades fundamentais, 15,000 Km de comboios de alta velocidade e 35 projetos transfronteiriços para reduzir congestionamentos. (Domènech Mestres, 2017)

Crescenzi e Rodríguez-Pose (2008) analisam o papel da dotação de infraestruturas de transporte e do investimento no crescimento regional na UE-15 entre 1990 e 2004 e para a UE-25 entre 1995 e 2004. O estudo foi feito através do contraste entre o efeito do crescimento económico da infraestrutura com outros fatores como a educação, investimento e pesquisa & desenvolvimento, tendo em conta os efeitos *spillover* ligados com dotações e investimento, não só numa região em específico, mas também o resto da UE. Os resultados destacam que uma boa dotação de infraestruturas é uma pré-condição para o desenvolvimento económico, pois as regiões com *networks* de transportes adequados tendem a apresentar melhor desempenho do que as não têm. Contudo, os benefícios que vêm com o investimento em infraestruturas foram considerados temporários. Os novos investimentos em infraestruturas na UE têm vindo a contribuir para agravar as assimetrias entre a periferia e o centro, ou seja, as ligações dinamizam as regiões centrais às custas das regiões periféricas. Segundo os autores, a UE necessita de coordenar os esforços de investimento em infraestruturas com outras políticas de coesão económica, desenvolvimento do capital humano e potencial inovativo das regiões.

Estes mesmos autores acrescentam ainda que existe pouca evidência que, uma vez o limiar mínimo de infraestrutura básica tenha sido atingido, como é o caso de grande

parte dos países da Europa Ocidental, que o investimento em novas infraestruturas seja um catalisador de crescimento económico sustentável.

*No caso da Ásia*, a infraestrutura também é considerada extremamente importante para a integração pela ASEAN. Desde a crise económica global que a necessidade de infraestrutura nesta região tem ganho importância, de forma a encorajar um maior desenvolvimento e partilha de recursos. Em 2015 foi estimado que a ASEAN necessita de 100 mil milhões por ano de investimento para fechar o *gap* de infraestruturas (ADB, 2015). Em 2011, os Estados-membros da ASEAN e do Banco Asiático de Desenvolvimento (BAD) criaram o *ASEAN Infrastructure Fund* (AIF) para atender às necessidades de desenvolvimento de infraestrutura da região. Todos os projetos financiados por este fundo são cofinanciados pelo BAD, este é também o administrador do AIF, e providencia suporte técnico. Este fundo pretende providenciar empréstimos de cerca de US\$ 300 milhões por ano para financiar projetos. Os projetos são selecionados se forem viáveis economicamente, e pelo seu impacto no desenvolvimento social, redução da pobreza, promoção da cooperação e integração regional e aumento da participação do setor privado ou parcerias público-privadas (PPP) (Nath Bhattacharyay, 2009; ADB, 2016).

As cadeias de investimento em infraestruturas na ASEAN são muito mais complexas comparadas com outras regiões, pois envolvem vários tipos de investimento. Para além dos investimentos vindos de fundos e orçamentos estatais, também há a presença de investimento privado, nomeadamente de multinacionais, e de PPP. O investimento estrangeiro também se encontra presente, com o exemplo mais recente que é o investimento chinês através da iniciativa *One Belt One Road* (OBOR)<sup>8</sup>(PWC, 2017; Somani, 2018).

*No caso da América Latina*, o desenvolvimento de infraestrutura que ocorreu nos anos 1990 preencheu algumas falhas que se tinham acumulado ao longo dos anos. Porém, não foi suficiente, sendo lógico que a procura deste tipo de investimento continuasse e aumentasse especialmente no contexto da integração regional. A ênfase

---

<sup>8</sup> A OBOR foi proposta pela primeira vez em 2013, pelo presidente chinês Xi Jinping, com o objetivo de criar uma rede de transporte que conecte a Ásia, Europa e África, recriando as rotas da seda da antiguidade. A rede consiste de 65 países (cerca de 65% da população mundial).

feita ao custo de transporte na América Latina faz sentido já que este é significativamente mais alto do que tarifas alfandegárias devido à liberalização do comércio. Segundo Moreira *et. al* (2008), deficiências em infraestrutura junto com baixa competição nos serviços de transporte, são as principais causas deste fenómeno, estimando que a redução do custo de transporte tenha um maior impacto no volume de comércio e diversificação nos países da região do que liberalização de tarifas (BID-INTAL, 2011: 38).

O investimento em infraestrutura tem ganho peso no processo de decisão tanto a nível regional como nacional, mas ainda é precisa mais iniciativa e investimento para atingir níveis de desenvolvimento desejáveis. A iniciativa regional aplicada foi a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), estabelecida em 2000 pelos estados-membros da UNASUR, tendo como objetivo o desenvolvimento da infraestrutura do continente. Este tem vindo a contribuir para o fortalecimento da organização territorial da América Latina através da visão da Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs)<sup>9</sup>, que reforçam as ligações entre projetos e o espaço em redor melhorando a logística de investimentos. Em 2009, esta iniciativa foi substituída pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planeamento (COSIPLAN). No ano de 2017 a Carteira de Projetos do COSIPLAN registou um total de 562 projetos com um valor (total) de US\$ 198.901 milhões. (COSIPLAN Website; IIRSA, 2010: 33; COSIPLAN, 2017: 10-11).

Bolaños (2017) analisou a IIRSA-COSIPLAN, mais concretamente o Brasil e a Argentina, para averiguar a integração comercial e os efeitos de convergência de *output* que pode ocorrer quando países vizinhos aumentam o investimento público em infraestrutura de transportes. Segundo este estudo, a decisão dos governos de aumentarem a sua quota do PIB alocado ao investimento de infraestrutura criou uma situação *win-lose* em termos de crescimento económico, não gerando uma convergência de *output*. Segundo o autor, a coordenação é a única forma de atingir uma convergência de *output* num cenário de crescimento económico *win-win*.

### **3. Importância das infraestruturas em África**

---

<sup>9</sup> As EIDs são uma conceção de divisão territorial que distingue dez sub-regiões estratégicas na América Latina.

O presente capítulo visa apresentar a importância do investimento da construção de infraestruturas em África em termos gerais. Aborda os desafios que a ausência de infraestruturas coloca ao continente, procedendo depois a uma referência aos programas que têm vindo a ser criados para ajudar a solucionar estas deficiências. Por último são apresentadas as formas de financiamento mais comuns.

### **3.1. Desafios às infraestruturas continentais em África**

*Em África*, as infraestruturas do continente são consideradas insuficientes ou mal mantidas, quando comparadas com regiões em desenvolvimento. Atualmente é o continente menos integrado física e economicamente e a ausência de infraestrutura dificulta os esforços de integração continentais (v. anexo V).

Os custos de transporte em África são o dobro quando comparado com a Ásia e América Latina, sendo quatro vezes maior em países de enclave, devido ao fato de não terem acesso a portos. A manutenção e a densidade das estradas africanas são consideradas insuficientes, o que cria dificuldades de transporte. Os portos do continente são pouco competitivos devido ao seu tamanho reduzido. Os serviços portuários são custosos e as cargas sofrem atrasos. Os caminhos de ferro têm alcance limitado e manutenção insuficiente, com exceção da África do Sul. O transporte aéreo tem vindo a crescer, mas continua dispendioso, as conexões são irregulares e a segurança é ainda um problema. Outras infraestruturas essenciais como as telecomunicações e a eletricidade também se encontram pouco desenvolvidas (Tuluy, 2016: 341-343; Bond, 2017: 8).

Estas falhas são mais prevalentes na África Subsariana, um reflexo do seu PIB per capita baixo e da baixa densidade populacional da região bem como resultado da fraca gestão financeira e operacional destes serviços, da fraqueza financeira do sector (normalmente os usuários não pagam o custo total dos serviços que recebem) e os governos que geralmente também não assumem as suas responsabilidades financeiras. As necessidades de despesa não são financiadas e os ativos não são conservados (Bond, 2017: 8).

O investimento nesta área foi bastante ignorado até recentemente, daí que muitos países africanos se encontrem com infraestruturas ineficientes e degradadas. A ausência de transporte, energia e telecomunicações adequadas coloca grandes constrangimentos ao crescimento económico e redução da pobreza no continente. No geral, estas dificuldades

prejudicam a competitividade africana ao complicar o transporte de bens e serviços para o exterior. Segundo uma estimativa do Banco Mundial, anualmente a ausência de infraestrutura adequada reduz a produtividade dos negócios africanos até 40% (Foster, V.; Briceño-Garmendia, 2010: 28).

De acordo com um relatório feito pela JICA e apresentado no *Africa Emerging Markets Forum* de 2017, são necessários anualmente entre \$US 120 mil milhões a \$US 140 mil milhões para fechar o *gap* de infraestrutura africano. O *Global Infrastructure Outlook* da *Global Infrastructure Hub* estima, com base no cenário atual, que o investimento total necessário para infraestruturas até 2040 seja de US\$ 4,3 trilhões, ou US\$ 174 mil milhões por ano. Se as economias africanas aumentassem o seu desempenho de forma a igualizar o dos seus pares com melhor performance, a necessidade de investimento passaria para US \$ 6,0 trilhões até 2040 ou US \$ 240 mil milhões por ano - uma diferença de quase 40% (Bond, 2017: 20; Global Infrastructure Hub, 2017: 55-63).

As soluções possíveis para a melhoria das condições de infraestrutura passam por reformas políticas, aumento de financiamento, preparação de projetos com financiamentos viáveis, melhoria da gestão e fornecimento e, por último, utilizar os instrumentos financeiros disponíveis tendo em conta análises de custo-benefício (Foster, V.; Briceño-Garmendia, 2010; Saghir, 2017).

### **3.2. Financiamento das infraestruturas em África**

Os mecanismos de investimento para infraestruturas usadas no continente africano podem ser divididos em financiamento interno e financiamento externo. O primeiro abrange sobretudo os investimentos feitos a partir de orçamentos estatais que são considerados insuficientes. Daí o crescimento da participação do setor privado. Mesmo assim a presença privada em África no setor das infraestruturas ainda é diminuta, se for comparada com outras regiões em desenvolvimento. Uma das razões apontadas é que o investimento em projetos de grande dimensão é muitas vezes considerado de risco, devido aos enormes custos e por serem de recuperação a longo prazo. Estes investimentos também são influenciados pelo ambiente político e o ambiente regulatório dos países. Quanto ao segundo mecanismo, o financiamento externo, inclui instrumentos como a Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD) ou financiamento vindo de outros países, de

instituições multilaterais de apoio ao desenvolvimento como o Banco Mundial ou do AfDB, ou da banca estrangeira privada e pública de outros países.

O total de financiamento para o desenvolvimento de infraestruturas reportado em 2016 foi de US\$ 62,5 mil milhões. Este consiste principalmente de alocações de orçamentos dos governos nacionais africanos, compromissos financeiros dos membros do *Infrastructure Consortium for Africa* (ICA)<sup>10</sup>, instituições de financiamento para o desenvolvimento e doadores como a China, Europa, Índia, Coreia do Sul, Fundos Árabes, ou ainda investimento privado. O financiamento externo em 2016 atingiu o nível mais baixo desde 2010 e tal deveu-se principalmente à redução do financiamento chinês reportado em US\$ 14,5 mil milhões entre 2015 e 2016, e uma diminuição de US\$ 4,9 mil milhões no investimento do setor privado no mesmo período (ICA, 2016: 12).

Quanto ao investimento no setor dos transportes, caiu acentuadamente em 2016 para US\$ 24,5 mil milhões quando comparado com US\$ 34,4 mil milhões em 2015 e 2014. Este setor beneficiou do forte investimento chinês em 2015, e das alocações de orçamentos de governos nacionais africanos em 2014 (US\$ 17,6 mil milhões) mas decresceu durante os dois anos seguintes devido à diminuição das receitas geradas pela quebra dos preços das matérias-primas, principalmente o do petróleo. Os governos africanos continuaram a ser os principais investidores neste setor em 2016, providenciando US\$ 14,6 mil milhões (56,6%) dos US\$ 24,5 mil milhões investidos neste ano (ICA, 2016: 16).

Em termos regionais, a África Ocidental foi a região com mais investimento em 2016 (US\$ 6,6 mil milhões ou 26,9% do total) sendo em 2015 a África Oriental a que mais investiu com US\$ 11,8 mil milhões. Em 2016, a África do Norte recebeu US\$ 4,4 mil milhões, a África Central US\$ 2,9 mil milhões e a África Austral US\$ 2,3 mil milhões. (ICA, 2016: 18-19).

### **3.3. Programas de infraestruturas continentais em África**

---

<sup>10</sup> O *Infrastructure Consortium for Africa* foi criado na cimeira do G8 em 2005. Os membros são os G8, a África do Sul, o Grupo do Banco Mundial, o AfDB, a Comissão Europeia, o Banco Europeu de Investimento e o *Development Bank of Southern Africa*. O objetivo principal do ICA é tornar os membros mais eficientes no seu suporte à infraestrutura africana, através da partilha e informação, boas práticas e desenvolvimento de projetos. Esta organização pode servir como plataforma para atrair mais financiamento.

Atualmente, tanto os governos africanos como a União Africana (UA) e as RECs têm tido cada vez mais interesse na formulação de iniciativas nestas áreas. Na Agenda 2063, os líderes africanos comprometeram-se a acelerar o processo de conexão do continente, incluindo a ligação de estados insulares com o continente. Também se comprometeram na mobilização de fundos de forma a implementar projetos de grande escala ao nível dos transportes, energia e TIC. Estas visões estão em conformidade com os objetivos do Programa para o Desenvolvimento de Infraestruturas em África, ou seja, criar diálogo e fundir diferentes iniciativas de infraestrutura. Os investimentos dos países na construção de infraestruturas têm vindo a aumentar e o mesmo ocorre com a vontade política dos líderes africanos na mobilização de recursos. Exemplos disso são iniciativas como a do AfDB na distribuição de fundos para a aplicação de projetos aprovados, aproveitada pela CEEAC, CEDEAO e a CAO. A nível nacional temos, por exemplo, o caso do Quênia que tem vindo a financiar projetos através de parcerias público-privadas, entre bancos nacionais que depois são implementados por empresas nacionais (UNECA, 2016: 13).

Sobre este mesmo tema é de realçar ainda o *Programme for Infrastructure Development in Africa* (PIDA) adotado pelos estados-membros da União Africana (UA) em 2012, um programa estratégico integrado para transformar a infraestrutura do continente de 2012 a 2040. O seu objetivo principal é a promoção de desenvolvimento e redução de pobreza em África através da melhoria do acesso a redes e serviços de infraestrutura. Este programa também dá oportunidades para o escoamento de mão-de-obra para a construção, algo extremamente importante para o continente africano, caracterizado pela sua numerosa população jovem que em muitos casos não tem oportunidades de emprego. O PIDA combina várias iniciativas regionais e continentais, como o *NEPAD Short Term Action Plan* (STAP), o *AU Infrastructure Master Plans* e as iniciativas das REC's. A estimativa de custo no período apresentado é de US\$ 360 mil milhões. Este valor está acima das capacidades financeiras dos governos africanos ou das Instituições de Financiamento para o Desenvolvimento e até dos Bancos de Desenvolvimento Multilaterais. Assim um grande esforço tem sido feito para atrair mais investidores.

Em relação às infraestruturas de transporte, o PIDA tem previsto o ganho de US\$ 172 mil milhões na *African Regional Integration Network* (ARTIN), com um potencial

de maior poupança com a abertura de corredores de comércio. A finalidade é ligar os principais centros de consumo e produção africanos, como as grandes cidades, as minas e agricultura, com o resto do mundo, através de infraestruturas de transporte modernos e eficientes.

## **4. Estudo de caso**

No presente capítulo é introduzida a Comunidade da África Oriental (CAO)<sup>11</sup>, nomeadamente a sua criação, história, objetivos e características, seguida de uma apresentação dos investimentos em infraestruturas, concretamente a necessidade de investimento, tipos de investimento e as consequências dos mesmos.

### **4.1. Comunidade da África Oriental**

A CAO foi estabelecida com a assinatura do Tratado de constituição entre o Quênia, Uganda e Tanzânia em 30 de novembro de 1999 e entrou em vigor em 7 de julho de 2000<sup>12</sup>. Em 2007, Burundi e Ruanda tornaram-se os novos membros da comunidade. O seu objetivo principal é aprofundar a cooperação e integração económica, política, social e cultural dos Estados-membros, de forma a melhorar a promover o crescimento económico da região e a qualidade de vida da população. Para isso, pretende-se estabelecer uma economia orientada para a exportação intrarregional que irá permitir a livre circulação de bens, pessoas, trabalho, serviços, capital e tecnologia. Em 2005 foi estabelecida uma união aduaneira facilitando o movimento de bens dentro da comunidade. Em 2010 foi criado um mercado comum que resultou na facilitação do movimento de trabalhadores, pessoas, serviços e capital. Por último, em 2013, foi assinado o Protocolo EAMU que estabelece as bases para a implementação de uma união monetária até 2024. A CAO também tem como objetivo a criação de uma Federação Política no futuro (*EAC History*, website; Gathii, 2015).

Tendo em atenção os esforços de integração continental promovidos pela união Africana, em junho de 2015 foi criada no Egito a *Tripartite Free Trade Area* (TFTA)

---

<sup>11</sup> Neste capítulo usar-se-á indiferentemente para referir a Comunidade da África Oriental a sigla CAO (em português) ou EAC (em inglês *East Africa Community*).

<sup>12</sup> Deve, no entanto, ser referido que esta Comunidade regional surgiu em 1967 e foi suspensa em 1977 devido a tensões políticas entre os seus membros. Mais tarde, em 1999, é então reanimada.



entre a SADC, a CAO e a COMESA, iniciativa que constitui um passo em frente para a criação de uma área de comércio livre continental. (EAC, 2016: 36)

A população da CAO chegou aos 145,5 milhões em 2015 e a sua superfície (incluindo lagos) é de 1.82 milhões km<sup>2</sup>. O PIB a preços correntes de mercado foi em 2015 de US\$ 147,5 mil milhões. O Quênia é classificado como um país de renda média baixa, enquanto os outros estados-membros são classificados como países de renda baixa pelo Banco Mundial (*World Bank Open Data*, website). Em termos médios, cada país desta comunidade obtém 86% das suas importações africanas adquirindo-as de outros países da CAO. Ao considerarmos a TFTA, o seu comércio intrarregional sobe para os 99% (v. anexo VI) (*EAC Quick Facts*, website; UNECA, 2017: 35 e 36).

O país com maior proeminência na comunidade é o Quênia. Este tem um enorme interesse na integração regional da CAO, estando disposto a suportar um custo desproporcionado em termos de coordenação intergovernamental, a fim de acelerar esse processo. No âmbito da CAO, o Quênia tem vindo a demonstrar uma capacidade de exercer influência sobre os outros estados-membros, dominando muitas vezes a agenda política regional em questões relacionadas com o comércio. A agenda regional também é influenciada pelo setor privado queniano por meio de canais nacionais (Vanheukelom *et al.*, 2016: 33).

A África tem dezasseis países de enclave, por isso o acesso a portos é uma das principais razões por detrás da procura de interdependência, cooperação regional e aceleração da integração das RECs, particularmente no que diz respeito a corredores de transporte e estradas. Na CAO, os países de enclave são o Uganda, Ruanda e Burundi. Estes conduzem grande parte do seu comércio externo através dos portos de Mombasa, no Quênia, e de Dar es Salaam, na Tanzânia. Dada a importância de ter garantida o acesso a portos, o Sudão do Sul já manifestou a intenção de pertencer à CAO. Contudo, esta diversidade geográfica é também um desafio para a criação de uma agenda regional comum. Em relação a políticas de infraestrutura de transportes e diminuição das restrições na emissão de vistos, alinhadas com a agenda da CAO, são, sem dúvida, benéficas para os países de enclave da CAO. (Vanheukelom *et al.*, 2016: 9, 20 e 33).

#### **4.2. Investimentos em Infraestruturas**

O desenvolvimento de infraestruturas é importante para a África Oriental já que esta continua a ter enormes desafios nesta área, como redes de infraestruturas limitadas, fraca infraestrutura de outra ordem, custos altos de transporte, serviços logísticos limitados, etc. Assim sendo, apesar de se tratar de uma região com grande crescimento económico, as economias desta região continuam entre as menos competitivas globalmente. Segundo a Britam (2017), esta região necessita de 100 mil milhões de dólares nos próximos quatro anos para preencher as lacunas de infraestruturas existentes (Britam, 2017; Olingo, 2017).

O investimento em infraestrutura tem vindo a ganhar importância na agenda da CAO por forma a serem pensadas e implementadas algumas iniciativas com vista a construir e a reabilitar infraestruturas. Esta necessidade também tem sido repetidamente referida como prioritária ao nível dos chefes de estado dos estados-membros. Estes, no segundo encontro sobre desenvolvimento e financiamento de infraestruturas (29 de novembro de 2012), concordaram nos projetos a serem promovidos na região, mais concretamente caminhos de ferro, energia e estradas. Durante o terceiro encontro de novembro de 2014, esse compromisso foi reforçado, o mesmo ocorrendo no seguinte em Março de 2018 (EAC, 2017: 25-26; Tralac, 2018).

A *EAC Vision for 2050* (2016: 23-27) também menciona a necessidade de infraestruturas, de forma a tornar a região mais competitiva, atrair investidores e reduzir os custos de transporte. Para tal planeia ter até 2050 um sistema de transporte integrado e interoperável. Esta ambição está alinhada com as iniciativas aprovadas anteriormente pela organização. Os princípios que devem ser tidos em conta em todos os projetos são os seguintes: harmonização de padrões, desenvolvimento de um conjunto de estruturas legais e regulatórias de apoio, maior segurança e qualidade dos serviços, mobilização conjunta de recursos, licenciamento regional de operadores, capacitação e eficiência de custos. A infraestrutura deve ser eficiente e ambientalmente amigável, com sistemas de transporte multimodais interligados de alta velocidade e seguros. Ainda segundo a *EAC Vision for 2050*, a infraestrutura da região será transformada em padrões comparáveis com países de renda média alta, apoiando o crescimento das economias da região para níveis de renda média.

Em relação à rede de estradas, a CAO priorizou dez corredores de transporte rodoviário (*East African Road Network*) com 15,800 km no total<sup>13</sup>. Um dos objetivos da *EAC Vision 2050* para a rede regional de estradas, é que até 2030 estejam pavimentadas 35.250 km e até 2050 deverá atingir os 65.700 km. Nos caminhos de ferro, a CAO adotou um *Railway Master Plan* que define o desenvolvimento dos projetos na região. Este indica que, depois de muitos anos de declínio, o setor tem um papel muito importante no desenvolvimento futuro da comunidade, particularmente para o transporte urbano e de longa distância. Os principais destaques deste plano incluem as seguintes considerações: uma reabilitação da *narrow-gauge network* existente que irá suportar a procura até 2030; uma via mais larga como o *Standard Gauge Railway* (SGR) que trará benefícios diretos em termos de capacidade, disponibilidade e custos; necessidade de desenvolver as estruturas legais e institucionais para promover o desenvolvimento da indústria ferroviária da CAO; e, finalmente, a rede ferroviária deve ser expandida tendo em conta as necessidades económicas da região. A gestão do setor ferroviário da região é considerada ineficiente, mas têm vindo a ser feitos esforços de reabilitação. Um exemplo foi a construção da SGR nos Corredores Norte e Centro iniciada em 2011. Os caminhos de ferro propostos pelo *Railway Master Plan* deverão abrir mercados, reduzir custos de transporte e oferecer oportunidades de negócio na região (EAC, 2017: 26).

Os portos de mar e lago são importantes no transporte de importações e exportações de grandes quantidades, mas têm enfrentado alguns desafios que dificultam a navegação e criam atrasos em entregas, nomeadamente: sistemas operacionais ineficientes; frota envelhecida; equipamentos para manusear carga insuficientes; ancoradouros estreitos; entre outros. O transporte por lago tem vindo a sofrer com acidentes.

O uso de transporte aéreo na região tem vindo a crescer em média 5% desde 2004. O número de passageiros internacionais aumentou aproximadamente 3 milhões para aproximadamente 6.5 milhões (de julho de 2012 a março de 2013), evidenciado pelo aumento do número de passageiros e operadores na região. Existem atualmente 12 aeroportos internacionais principais e 32 aeródromos na região. Foram iniciadas e

---

<sup>13</sup> Estes incluem: Northern Corridor; Central Corridor; Namanga Corridor; Sumbawanga Corridor; Sirari Corridor; Coastal Corridor; Mtwara Corridor; Arusha Corridor; Gulu Corridor; como também o LAPSET.

concluídas um conjunto de iniciativas com sucesso para melhorar este setor<sup>14</sup>, tendo como objetivo unificá-lo (EAC, 2017: 27).

Os corredores rodoviários da região encontram-se razoavelmente em boas condições em comparação com outras sub-regiões africanas. Tem havido uma melhoria significativa nos últimos cinco anos com um aumento na proporção de secções pavimentadas. Os projetos de infraestruturas na região têm vindo a ser concentrados em dois corredores de transporte, designados de corredor central e corredor norte<sup>15</sup>. A Tanzânia, por exemplo, tem vindo a mobilizar fundos para a construção de estradas e caminhos de ferro no corredor central, mas também a expansão e modernização do porto de Dar es Salaam. Estes projetos incluem a reforma da linha férrea central e a construção de uma linha férrea SGR para ligar aquele porto ao Burundi e ao leste da República Democrática do Congo (RDC) (v. anexo VII) (*Daily News*, 2015; *Central Corridor website*).

Os interesses do Ruanda, Uganda e o Quênia estão alinhados com o corredor norte. O Uganda e o Ruanda têm como prioridade a redução dos custos de transporte e o Quênia vê aí oportunidade de mercado para os seus grupos de interesse nacional que competem por maiores quotas de mercado nos seus portos e indústrias de transporte. Por estes motivos, o Quênia criou a Iniciativa dos Países do Corredor Norte (IPCN), conhecida por “*Coalition of the Willing*” para facilitar o processo. A Etiópia, que não é membro da CAO, juntou-se oficialmente a esta iniciativa em 2018. Esta junta 16 projetos e que incluem a construção de uma linha férrea SGR para ligar o porto de Mombasa a Nairobi (no Quênia) e posteriormente a Kampala e Kigali respetivamente no Uganda e no Ruanda. Outros projetos incluem energia, estradas, TIC e oleodutos para o setor de petróleo em desenvolvimento na região (v. anexo VIII) (*Daily News*, 2015; *Northern Corridor website*; Vanheukelom *et al.*, 2016: 31; Mwai, 2018).

---

<sup>14</sup> Estas incluem: o *Feasibility Study and Roadmap for the Establishment of the EAC Unified Flight Information Region* (completo); *Roadmap for Operationalisation of the EAC Agreement on Aviation Search and Rescue* (completo); etc.

<sup>15</sup> O corredor central tem 1 300 km de comprimento, começa no porto de Dar es Salaam, e cobre a Tanzânia, Zâmbia, Ruanda, Burundi e o leste da RDC. Este é controlado pela Tanzânia. O corredor norte tem 1 700 km de comprimento, começa no porto de Mombasa, e cobre o Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi e leste da RDC. Este é controlado pelo Quênia.

O corredor LAPSSET<sup>16</sup> também tem vindo a desempenhar um papel importante na África Oriental, mesmo que este tenha maior importância para o Quênia, Sudão do Sul e Etiópia, estes dois últimos não-membros da CAO. Embora isto seja motivo de preocupação pois pode ser uma forma de enfraquecer as RECs relevantes, ao mesmo tempo permite que sejam feitos progressos com países não participantes na comunidade regional. Dois projetos neste corredor estão completos. São estes uma estrada Isiolo-Moyale com 526km e que vai ligar o Porto de Mombassa e o Porto de Lamu, que foi proposto pela Etiópia que deseja usar o Quênia como uma rota de exportação já que não tem litoral. Aquele também faz parte da *Trans-Africa Highway* que vai do Cairo (Egito) à Cidade do Cabo (África do Sul); e o Aeroporto Internacional de Isiolo com uma pista de 1.6 km, que se espera aumentar para 2.5 km na segunda fase do projeto. Este aeroporto opera atualmente cinco voos semanais entre Wilson e Isiolo (Vanheukelom *et al.*, 2016: 31; Abdi, 2018).

Esta região tem vindo a utilizar uma mistura de ajuda externa, empréstimos domésticos e empréstimos de parcerias bilaterais para financiar os projetos de infraestrutura, sendo, contudo, considerado insuficiente. É então necessário diversificar estas fontes dando maior ênfase ao papel do setor privado através de PPP, IDE e mais financiamento privado local. Segundo a Britam (2017), a CAO tem 58 projetos PPP no valor de US\$ 7.32 mil milhões.

O sector privado muitas vezes prioriza trabalhar com governos nacionais quando se trata de questões regionais, assumindo que é mais eficaz do que interagir diretamente com as organizações regionais. No caso da CAO, os operadores de transporte quenianos e tanzanianos fazem *lobby* a nível nacional para defender os seus interesses apresentando-os como de carácter nacional quando se relacionam com a CAO. Isto ocorre porque as conexões políticas nacionais são mais fortes comparadas com as instituições regionais. Estas parecem ter uma capacidade limitada para coordenar as políticas e os planos dos Estados-membros. Diversas associações empresariais nacionais formaram órgãos regionais, mas o trabalho pesado ocorre principalmente onde faz a diferença, ou seja, a

---

<sup>16</sup> O programa do Corredor LAPSSET é considerado um dos maiores e mais ambiciosos projetos de infraestrutura da África Oriental. Esta mega-iniciativa consiste em sete projetos de infraestrutura chaves: um novo porto em Lamu; estradas inter-regionais; caminhos de ferros inter-regionais “standard gauge”; 3 aeroportos internacionais e 3 cidades resorte; uma barragem denominada de High Grand Falls Dam ao longo do rio Tana.

nível nacional, contribuindo para a discussão sobre a importância dos “interesses nacionais” (Vanheukelom *et al.*, 2016: 36; UNECA, 2017: 58).

Dadas as elevadas somas de investimento que são necessárias para concretizar o plano de desenvolvimento das infraestruturas regionais e tendo em conta a necessidade de diversificar as fontes de financiamento, a China, que tem sido um dos grandes investidores na construção de infraestrutura por toda a África, atribui alguma prioridade no caso da África Oriental pois, entre outros aspectos, o Porto de Mombassa no Quênia está incluído como o único ponto de entrada em África no projecto global chinês a OBOR (ver Anexo IX).

Nestes últimos 10 anos, a China passou a ser um dos principais parceiros comerciais do Quênia. As importações do Quênia da China aumentaram para quase US \$ 5 bilhões em 2016 contra US \$ 780 milhões dos EUA. O envolvimento chinês é diversificado. Um exemplo é a construção de uma ferrovia chinesa de US\$ 4 mil milhões com uma extensão de cerca 400km entre Nairobi e Mombasa. Este caminho de ferro vai substituir uma antiga ferrovia britânica da época colonial construída no século XIX e que se prevê estender até o Uganda, e eventualmente Ruanda. A China é o grande financiador deste projeto estando a ser construído pela empresa estatal chinesa *Road and Bridge Corporation*, que vai operar a linha por cinco anos, e financiado pelo *Eximbank*. O financiamento total é \$3.6 mil milhões, dos quais \$2 mil milhões é um empréstimo à taxa Libor e os restantes \$1.6 mil milhões encontram-se em termos concessionais com juros de 2% e reembolsáveis em 20 anos (Blas, 2013; Pilling e Feng, 2017).

Em relação ao investimento chinês e governamental são apontadas algumas críticas: o seu elevado preço; a possibilidade de simplesmente reabilitar ou melhorar os caminhos de ferro existentes; e o facto de as empresas de construção chinesas ganharem os contratos em troca do financiamento. Para além dos custos, também é questionado como estas novas instalações vão ser geridas, regulamentadas e mantidas, e como o trânsito das estradas vai passar a ser feito por ferrovias. A corrupção e ineficiência na administração é também importante mencionar. Outra crítica é a falta de transparência já que grande parte das negociações são feitas à portas fechada, isto é, sem informação clara e transparente para o público (Cooksey, 2016; Pilling e Feng, 2017).

## **Conclusão**

Esta pesquisa permitiu pôr em destaque a importância da integração económica regional para o desenvolvimento não só da comunidade regional, mas também dos países que a compõem. Resumidamente, as condições para a realização de um processo de integração assentam na liberdade de circulação de bens e fatores de produção e na presença de um acordo preferencial entre os países dentro da área integrada que reduz as barreiras aduaneiras e não-aduaneiras no comércio entre os países integrantes. Os benefícios esperados são novas oportunidades de comércio, ampliação dos mercados, obtenção de economias de escala na produção, aumento da competição e a diminuição da vulnerabilidade económica em relação a fatores externos, aumento do investimento e o aumento da credibilidade das reformas económicas e políticas. As vantagens políticas são o aumento do poder de negociação, o reforço da segurança e a melhoria da cooperação e resolução de conflitos. Existem algumas desvantagens como a redução das receitas do governo devido à ausência de tarifas alfandegárias.

Em África este processo sempre teve importância mesmo na altura colonial. Após as independências no final dos anos 1950 e início dos anos 1960, a integração ganhou um acentuado lado político, denominado de pan-africanismo. A integração era vista como uma forma de ajudar os países a crescer economicamente, reduzir a pobreza, o desemprego e a servir de auxílio para a inclusão do continente na economia global. Daí estar presente em grande parte das estratégias de desenvolvimento dos países africanos. A integração em África seguiu um modelo similar ao de outras regiões. Contudo, os seus resultados continuam muito aquém do que seria de esperar mesmo com iniciativas como o Tratado de Abuja de 1994, a NEPAD ou a Agenda 2063. Este pouco desenvolvimento é devido principalmente a sobreposição de países-membros em várias organizações, falta de complementaridade económica dos países africanos, dependência em receitas aduaneiras, ausência de vontade política, etc. Mas um dos obstáculos fundamentais é o desenvolvimento limitado das infraestruturas nos países e nas suas conexões regionais.

Assim, esta pesquisa focou-se na necessidade de infraestruturas, relevante para regiões que ainda não atingiram um alto nível de desenvolvimento. A infraestrutura é um pré-requisito para interligar comunidades e atividades económicas dentro de um país e a sua relação com países vizinhos. É também parte integral do sistema produtivo pois

permite o transporte de bens e serviços para os mercados de forma mais segura e simplificam o movimento de pessoas. Estas também diminuem os custos de transporte, melhorando o acesso a mercados e a qualidade de serviços.

Atualmente, África é o continente menos integrado física e economicamente. A ausência de infraestrutura torna mais difícil os esforços de integração regional. A manutenção e a densidade das estradas africanas são consideradas insuficientes, o que cria dificuldades de transporte; os portos têm uma dimensão reduzida que faz com que sejam pouco competitivos; os caminhos de ferro têm um alcance limitado; o transporte aéreo tem vindo a crescer, mas continua dispendioso; as conexões são irregulares e a segurança é limitada. Até recentemente o investimento nas infraestruturas foi bastante ignorado, daí que muitos países africanos se encontrem com infraestruturas ineficientes e degradadas. As soluções possíveis para a sua melhoria passam por reformas económicas, aumento do financiamento e boa preparação de projetos, bem como a melhoria da sua gestão. As necessidades anuais de investimento neste sector em África situam-se, como foi referido, na casa das centenas de milhares de milhões de dólares.

Em relação a iniciativas a nível regional esta pesquisa foca-se na Comunidade da África Oriental. Esta organização regional tem vindo a destacar-se na atenção e ambição que tem vindo a dar à integração. Esta é considerada uma das comunidades mais integradas do continente, mas ainda tem de eliminar barreiras para se tornar mais eficiente. Nesta pesquisa olhámos para a necessidade de infraestruturas. Esta lacuna tem vindo a ser apontada pelos chefes de Estado dos membros da comunidade, apelando para a concretização de projetos ao nível do transporte ferroviário, rodoviário e portos. Os corredores da região, também, são considerados extremamente importantes para a conexão entre os Estados-membros, daí o constante investimento que estes tem vindo a receber, destacando-se o corredor norte e o corredor central. Estes investimentos são concretizados em grande parte graças à vontade política e à disponibilidade de fundos vindos diretamente dos governos ou de entidades estrangeiras. A China passou a ser um dos principais financiadores deste tipo de projetos nos estados-membros da comunidade, desde a adoção da OBOR que tem como único ponto entrada em África o Quénia. Contudo, estas iniciativas não deixam de receber críticas nomeadamente: o aumento da dívida destes países para valores exorbitantes; falta de atenção a condições de



empréstimo; falta de transparência por parte dos investidores e do governo; e não serem pensadas as formas de gestão e manutenção destas construções.

## Referências bibliográficas

Abdi, A. (2018) «Two projects under Lapsset Corridor in northern Kenya completed :: Kenya - The Standard», *Standard Digital*, 4 Janeiro. Disponível em: <https://www.standardmedia.co.ke/business/article/2001264891/lapsset-opens-up-northern-kenya> (Acedido: 31 de Julho de 2018).

ADB (2015) *The ASEAN Infrastructure Fund Infographics*/ Asian Development Bank. Disponível em: <https://www.adb.org/news/infographics/asean-infrastructure-fund> (Acedido: 13 de Maio de 2018).

ADB (2016) «ASEAN Infrastructure Fund Brochure». Disponível em: <http://www.adb.org/publications/corrigenda> (Acedido: 13 de Maio de 2018).

AfDB (2014) «African Development Report 2014: Regional Integration for Inclusive Growth», *African Development Bank*, p. 138. Disponível em: [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/ADR14\\_ENGLISH\\_web.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/ADR14_ENGLISH_web.pdf).

Aschauer, A. D. (1989) «Is public expenditure productive?», *Journal of Monetary Economics*, 23(2), pp. 177–200.

BID-INTAL (2011) *IIRSA 10 years later: Achievements and challenges*. Buenos Aires, Argentina.

Blas, J. (2013) «Chinese investment triggers new era of east African rail building», *Financial Times*. Disponível em: <https://www.ft.com/content/24bc5ae6-5756-11e3-b615-00144feabdc0>.

Bolaños, A. B. (2017) «Initiative for Infrastructure Integration in South America : Way Toward Regional Convergence», *International Economic Journal*, 31(2), pp. 326–354. doi: 10.1080/10168737.2017.1315160.

Bond, J. (2017) «Africa's Infrastructure Deficit: Closing the Gap», *JICA, Emerging Markets Forum*, pp. 25–46. doi: 10.13109/9783666451898.25.

Britam (2017) *Press Releases - Public Partnerships key to plug East Africa's infrastructure gap*, 28 June. Disponível em: [https://www.britam.com/web/southsudan/corporate-communications/press-releases/-/asset\\_publisher/bmUzygBSkUGf/content/private-public-partnerships-key-to-plug-east-africa-s-infrastructure-gap/10197](https://www.britam.com/web/southsudan/corporate-communications/press-releases/-/asset_publisher/bmUzygBSkUGf/content/private-public-partnerships-key-to-plug-east-africa-s-infrastructure-gap/10197) (Acedido: 20 de Agosto de 2018).

Calderón, César; Servén, L. (2005) «The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution», *CEPR Discussion Paper 5090*, (5090). doi: 10.1596/1813-9450-3400.

Calderón, C. e Servén, L. (2002) «The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap», *Banco Central de Chile Documentos de Trabajo*, (186).

Canning, D. e Fay, M. (1993) *The Effects of Transportation Networks on Economic Growth*. New York.

Central Corridor / Transit Transport Facilitation Agency (website). Disponível em: <http://centralcorridor-ttfa.org/> (Acedido: 14 de Setembro de 2018).

Community, E. A. (2017) «EAC Development Strategy (2016/17 - 2020/21)», (Dezembro).

Cooksey, B. (2016) «Railway rivalry in the East African Community», *GREAT Insights Magazine*, 5(4). Disponível em: <http://ecdpm.org/great-insights/regional-integration-dynamics-africa/railway-rivalry-east-african-community/>.

COSIPLAN; UNSASUR (website) *COSIPLAN; UNSASUR Official website*. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=119&menuItemId=134> (Acedido: 30 de Março de 2018).

COSIPLAN (2017) *Cartera de proyectos COSIPLAN 2017*. Argentina.

Crescenzi, R. e Rodríguez-Pose, A. (2008) «Infrastructure endowment and investment as determinants of regional growth in the European Union», *EIB Papers*, 13(2), pp. 32–101.

Crescenzi, R. e Rodríguez-Pose, A. (2012) «Infrastructure and regional growth in the european union», *Papers in Regional Science*, 91(3), pp. 487–513. doi: 10.1111/j.1435-5957.2012.00439.x.

*Daily News* (2015) «Coalition of the willing “A thing of the past”», 11 Maio. Disponível

em: <https://www.dailynews.co.tz/news/coalition-of-the-willing-a-thing-of-the-past.aspx>.

Domènech Mestres, J. M. (2017) «Infrastructure in the European Union and the Juncker Plan», *Caixa Bank Research*, (March 2017). Disponível em: [http://www.caixabankresearch.com/sites/default/files/documents/36-37\\_dossiers\\_3\\_ing\\_4.pdf](http://www.caixabankresearch.com/sites/default/files/documents/36-37_dossiers_3_ing_4.pdf) (Acedido: 16 de Maio de 2018).

EAC (2016) «EAC Vision 2050», *Group*, (February), p. 80. doi: 10.1111/j.1530-9290.2009.00117.x.

*EAC History* (website). Disponível em: <https://www.eac.int/eac-history> (Acedido: 22 de Julho de 2018).

*EAC Quick Facts* (website). Disponível em: <https://www.eac.int/eac-quick-facts> (Acedido: 15 de Julho de 2018).

Easterly, W. e Rebelo, S. T. (1993) «Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation», *NBER Working Papers*, pp. 417–458.

European Commission (2014) *The Pillars of the TEN-T policy - European Commission*. Disponível em: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines_en) (Acedido: 30 de Março de 2018).

European Commission (website) *Trans-European Transport Network TENTEC - About TEN-T - European Commission*. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm> (Acedido: 30 de Março de 2018).

Ferreira, M. E. (2005) «Integração Económica em África: Poder e Identidade», *O Racismo, Ontem e Hoje*, pp. 65–85. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/6891.pdf>.

Foster, V.; Briceño-Garmendia, C. (2010) *Africa 's Infrastructure A Time for Transformation*. Washington, DC: World Bank.

Gathii, J. T. (2015) «The Status of African Regional Trade Agreements», 6, pp. 287–351. doi: 10.1007/978-3-662-46748-0.

Gibb, R. (2005) «The future for regional integration in sub-Saharan Africa», *Whitehall Papers*, 65(1), pp. 79–86. doi: 10.1080/02681300508523098.

Global Infrastructure Hub (2017) *Global Infrastructure Outlook: Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*. Disponível em: <https://outlook.gihub.org/countries/Indonesia>.

Hoekman, B., Senbet, L. W. e Simbanegavi, W. (2017) «Integrating African markets: The way forward», *Journal of African Economies*, 26(Dezembro), pp. ii3-ii11. doi: 10.1093/jae/ejx033.

ICA (2016) *Trends in Africa – 2016*. Abidjan, Côte d'Ivoire.

IIRSA (2010) *Notes on Infrastructure and Integration in South America Workshops “Integration and Development of South American Notes on Infrastructure and Integration in*. Buenos Aires, Argentina.

Jerome, Afeikhena; Nabena, D. (2016) «Chapter 5: Infrastructure and Regional Integration in Africa», em *Region Building in Africa, Political and Economic Challenges*. Africa do Sul, Capetown: Palgrave Macmillan, pp. 89–108.

Jovanovic, N. M. (1992) *International Economic Integration*. London: Routledge.

Langhammer, R. e Hiemenz, U. (1990) «Regional Integration Among Developing Countries: opportunities, obstacles and options», *Open Access Publications from Kiel Institute for the World Economy*, *Kiel Institute for the World Economy (IfW)*, 416.

Moreira, M. M. (2007) «Trade Costs and the Economic Fundamentals of the Initiative for Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA)», *INTAL - ITD Working Paper*, (30), p. 39.

Mwai, C. (2018) «Northern Corridor initiative resumes meetings», *The New Times*. Disponível em: <https://www.newtimes.co.rw/news/northern-corridor-initiative-resumes-meetings> (Acedido: 16 de Setembro de 2018).

Nath Bhattacharyay, B. (2009) «ADB Working Paper Series Infrastructure Development for ASEAN Economic Integration Asian Development Bank Institute». Disponível em: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/155993/adbi-wp138.pdf> (Acedido: 13 de Maio de 2018).

Nijkamp, P. (1986) «Infrastructure and regional development: a multidimensional policy analysis», *Empirical Economics*, 11(1), pp. 1–21. Disponível em:

<http://link.springer.com/article/10.1007/BF01978142>.

*Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority: Home* (website).

Disponível em: <http://www.ttcanc.org/index.php> (Acedido: 14 de Setembro de 2018).

OAU (1980) «Lagos Plan of Action for the Economic Development of Africa, 1980-2000», p. 104.

Olingo, A. (2017) «EA region needs \$100b for infrastructure gap», *The East African*, 6 Julho. Disponível em: <http://www.theeastafrican.co.ke/business/EA--region-needs-100b-dollars-for-infrastructure/2560-4003018-nuwd1mz/index.html> (Acedido: 15 de Agosto de 2018).

Ondiege, P., Moyo, J. M. e Verdier-chouchane, A. (2013) «Developing Africa ' s Infrastructure for Enhanced Competitiveness», *The Africa Competitiveness Report 2013*, pp. 69–92. Disponível em:

[http://www3.weforum.org/docs/ACR/2013/ACR\\_Chapter2.2\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/ACR/2013/ACR_Chapter2.2_2013.pdf).

Pilling, D. e Feng, E. (2017) «Kenya's \$4bn railway gains traction from Chinese policy ambitions», *Financial Times*. Disponível em: <https://www.ft.com/content/d0fd50ee-1549-11e7-80f4-13e067d5072c>.

PWC (2017) *Understanding infrastructure opportunities in ASEAN Infrastructure Series Report 1*. Disponível em: [www.pwc.com/sg](http://www.pwc.com/sg) (Acedido: 20 de Maio de 2018).

Robson, P. (1985) *Teoria Económica da Integração Regional*. Coimbra Editora.

Saghir, J. (2017) «Sustainable Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa», *Center for Strategic & International Studies*, 2015(November 2014).

Sánchez-Robles, B. (1998) «Infrastructure Investment and Growth : Some Empirical Evidence», *Contemporary Economic Policy*, XVI, pp. 98–108. doi: 10.1111/j.1465-7287.1998.tb00504.x.

Somani, S. (2018) «Singapore to play a key role in Asia's infrastructure development», *ASEAN Business by The Business Times*, 26 Abril. Disponível em: <https://www.businesstimes.com.sg/asean-business/singapore-to-play-a-key-role-in-asias-infrastructure-development>.

Tomassian, G. (2009) «Physical infrastructure and regional integration», *Bulletin FAL*

No. 280, Number 12, 2009, (280).

Tralac (2018) «EAC Partner States to maintain high budgetary allocation for infrastructure development», *Tralac*, 23 Fevereiro. Disponível em: <https://www.tralac.org/news/article/12768-eac-partner-states-to-maintain-high-budgetary-allocation-for-infrastructure-development.html> (Acedido: 22 de Outubro de 2018).

Tuluy, H. (2016) «Regional Economic Integration in Africa», *Global Journal of Emerging Market Economies*, 8(3), pp. 334–354. doi: 10.1177/0974910116677790.

UNECA; UA (2017) «Chapter 2: Status of Regional Integration in Africa», em *Assessing Regional Integration in Africa VIII: Bringing the Continental Free Trade Area About*. Addis Ababa. Ethiopia, pp. 13–49.

UNECA (2004) *Assessing Regional Integration in Africa I*. Addis Ababa, Ethiopia: Economic Commission for Africa.

UNECA (2006) *Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities*, ECA Publications.

UNECA (2008) «Assessing Regional Integration in Africa III: Towards Monetary and Financial Integration in Africa», *ECA Publications*, 3(1).

UNECA (2016) «Chapter 2: Status of Regional Integration in Africa», em *Assessing Regional Integration in Africa VII: Innovation, Competitiveness and Regional Integration*. Abidjan, Côte d'Ivoire, pp. 13–43. Disponível em: [https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/aria7\\_eng\\_rev\\_30march.pdf](https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/aria7_eng_rev_30march.pdf).

UNECA (website) *History & Background of Africa's Regional Integration Efforts*, United Nations Economic Commission for Africa. Disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/history-africa's-regional-integration-efforts> (Acedido: 2 de Abril de 2018).

Vanheukelom, J. *et al.* (2016) «Political Economy of Regional Integration in Africa, What Drives and Constrains Regional Organisations?», (Janeiro), pp. 1–56.

World Bank Open Data / Data (website). Disponível em: <https://data.worldbank.org/> (Acedido: 15 de Julho de 2018).

## Anexos

### I. Caraterísticas dos acordos de integração regional

| Features of regional integration arrangements |                          |                          |                      |                                     |                |
|---|--------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|----------------|
| Type of arrangement                           | Free trade among members | Common commercial policy | Free factor mobility | Common monetary and fiscal policies | One government |
| Preferential trade area                       | No                       | No                       | No                   | No                                  | No             |
| Free trade area                               | Yes                      | No                       | No                   | No                                  | No             |
| Customs union                                 | Yes                      | Yes                      | No                   | No                                  | No             |
| Common market                                 | Yes                      | Yes                      | Yes                  | No                                  | No             |
| Economic union                                | Yes                      | Yes                      | Yes                  | Yes                                 | No             |
| Political union                               | Yes                      | Yes                      | Yes                  | Yes                                 | Yes            |

Fonte: UNECA (2004) Assessing Regional Integration in Africa I. Addis Ababa, Ethiopia: Economic Commission for Africa, pp. 22

### II. Estatuto da implementação das RECs e ambições.

Table 2.1.

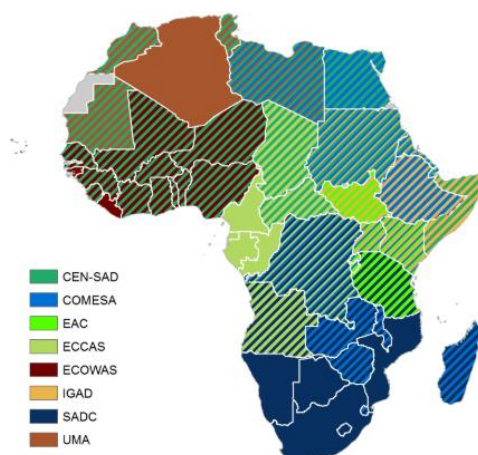
Status of regional economic integration by REC

| REC     | Free Trade Area | Customs Union | Single Market | Countries having implemented freedom of movement protocol       | Economic and Monetary Union |
|---------|-----------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|
| EAC     | ✓               | ✓             | ✓             | 3 out of 5  | ✗                           |
| COMESA  | ✓               | ✗             | ✗             | Only Burundi has ratified; Rwanda's ratification is in progress | ✗                           |
| ECOWAS  | ✓               | ✓             | ✗             | All 15  | ✗                           |
| SADC    | ✓               | ✗             | ✗             | 7 out of 15   | ✗                           |
| ECCAS   | ✓               | ✗             | ✗             | 4 out of 11   | ✓                           |
| CEN-SAD | ✗               | ✗             | ✗             | Unclear   | ✗                           |
| IGAD    | ✗               | ✗             | ✗             | No protocol   | ✗                           |
| AMU     | ✗               | ✗             | ✗             | 3 out of 5  | ✗                           |

Source: ECA (2016).

Fonte: UNECA; UA (2017) «Chapter 2: Status of Regional Integration in Africa», em Assessing Regional Integration in Africa VIII: Bringing the Continental Free Trade Area About. Addis Ababa. Ethiopia, pp. 15

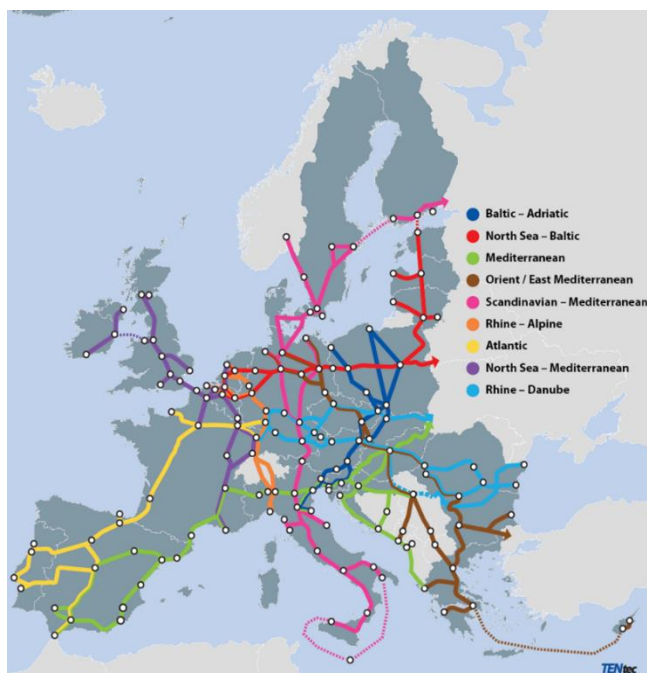
### III. Mapa ilustrativo da sobreposição de países-membros em várias organizações em África



Fonte: UNECA website: Regional Economic Communities. Disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/regional-economic-communities>. Consultado em: 01/05/2018



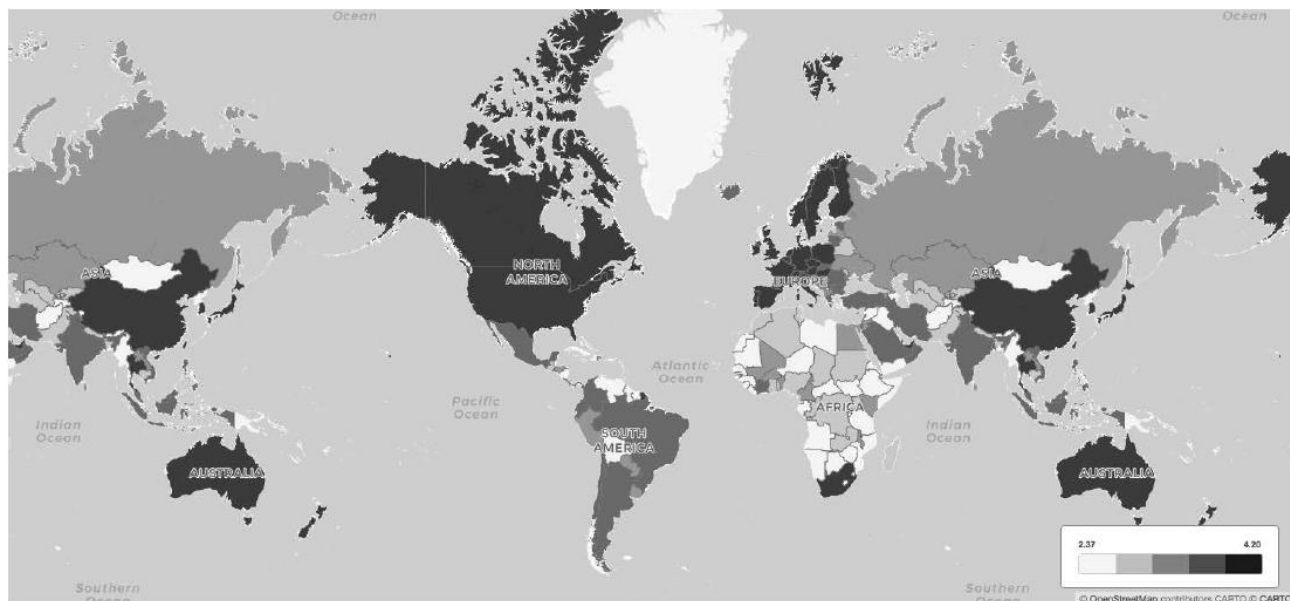
#### IV. Os nove *TEN-T Core Network Corridors*



Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1315/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.  
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TEN-T Information System

Fonte: Eurostat website. Disponível em: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/f/ff/TEN-T\\_Core\\_Network\\_Corridors\\_%28Freight\\_and\\_Passenger%29\\_RYB17.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/f/ff/TEN-T_Core_Network_Corridors_%28Freight_and_Passenger%29_RYB17.png). Consultado em: 15/05/18

#### V. *Logistics Performance Index 2018*



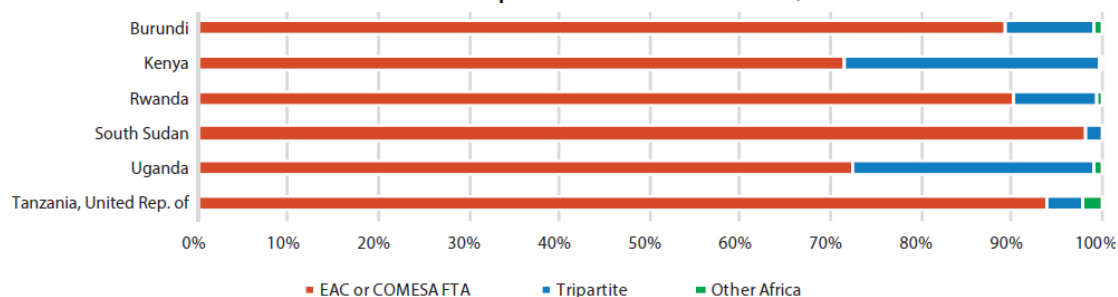
LPI score, 2012-18  
(1 is the lowest score;  
5 is the highest score)

Fonte: Arvis, J. et al. (2018) «Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy», World Bank, pp. 2, Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/pdf/128355-WP-P164390-PUBLIC-LPIfullreportwithcover.pdf>



## VI. Quota das importações intra-africanas dos Estados membros da EAC que entram nas Áreas de Comércio Livre, 2015

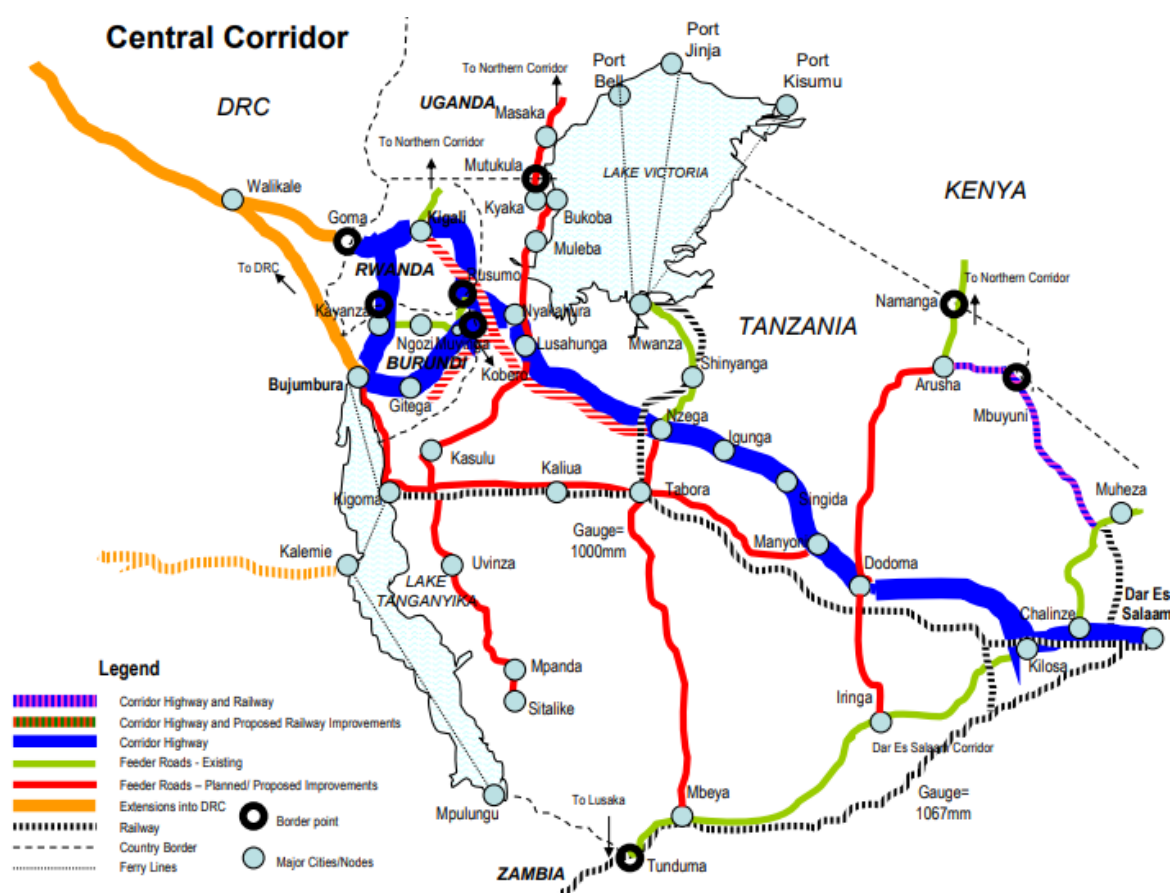
Share of EAC Member States' intra-African imports that enter under FTAs, 2015



Source: ECA calculations.

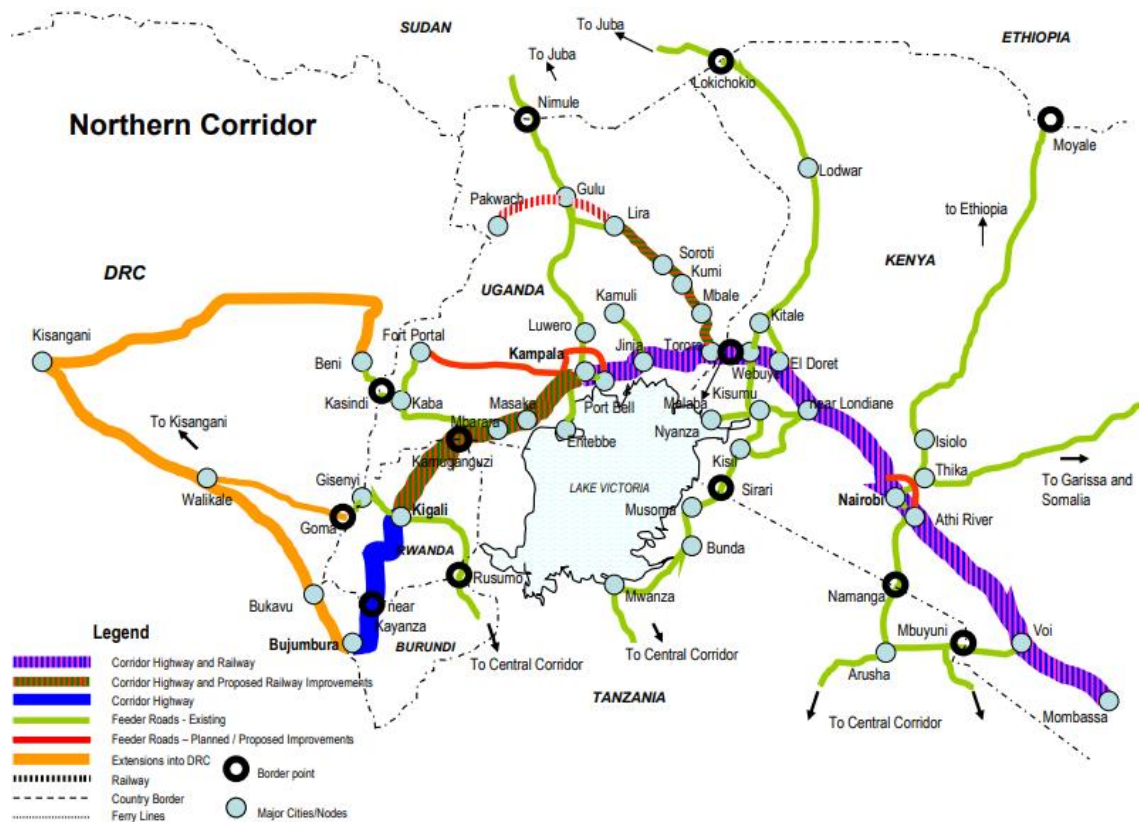
Fonte: UNECA; UA (2017) «Chapter 2: Status of Regional Integration in Africa», em Assessing Regional Integration in Africa VIII: Bringing the Continental Free Trade Area About. Addis Ababa. Ethiopia, pp. 36

## VII. Mapa do Corredor Central



Fonte: Nathan Associates Inc. (2009) «Corridor Diagnostic Study of the Northern and Central Corridors of East Africa, Action Plan - Volume 1: Main Report», 1(2), p. 15. Disponível em: [www.nathaninc.com/sites/default/files/Pub PDFs/CDS Action Plan Volume 1.pdf](http://www.nathaninc.com/sites/default/files/Pub%20PDFs/CDS%20Action%20Plan%20Volume%201.pdf)

## VIII. Mapa do Corredor Norte



Fonte: Nathan Associates Inc. (2009) «Corridor Diagnostic Study of the Northern and Central Corridors of East Africa, Action Plan - Volume 1: Main Report», 1(2), p. 14. Disponível em: [www.nathaninc.com/sites/default/files/Pub PDFs/CDS Action Plan Volume 1.pdf](http://www.nathaninc.com/sites/default/files/Pub%20PDFs/CDS%20Action%20Plan%20Volume%201.pdf)

IX. Mapa da *One Belt One Road*

Fonte: Economist (2017) «Western firms are closing it along China's One Belt, One Road – Belt up». Disponível em: <https://www.economist.com/business/2017/08/03/western-firms-are-coining-it-along-chinas-one-belt-one-road>  
Consultado em: 23/10/18